

## Allmänt

### Vägplan med miljöberättelse

För byggande av gång- och cykelbana invid landsväg nr 1, sektion 0-360, jämte underfarter och dessas anslutningsvägar.

## 1 Allmän orientering om projektet

Byggande av gång- och cykelbana invid landsväg nr 1, sektion 0-360, jämte underfarter och dessas anslutningsvägar.

Avsikten med denna nybyggnation är att förbättra säkerheten för både gång- och cykeltrafik genom att bygga planskilda underfarterna under både landsväg nr 1, Hammarlandsvägen och bygdeväg 216, Möckelövägen, samt att den allmänna trafiken separeras från gång- och cykeltrafiken.

Anläggande av gång- och cykelväg invid landsväg nr 1 är ett pågående projekt med att binda ihop gång- och cykelvägarna längs med hela vägsträckningen mellan Mariehamn och Berghamn i Eckerö.

Vägplanens längd är 360 m.

### 1.1 Planeringsförutsättningar

Svenska vägverkets publikation VGU 2004:80 har använts som planeringsdirektiv.

### 1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

Enligt fornminnesinventeringen finns inga kända fornlämningar.

### 1.3 Naturmiljö

Naturmiljön i området är parkmark av varierande karaktär.

## 2 Trafiksäkerheten

En av de viktigaste orsakerna till att gång- och cykelvägen planerats är att höja trafiksäkerheten för de boende i närområdet och för samtliga trafikslag på landsväg nr 1. Genom denna åtgärd förväntas trafiksäkerheten öka betydligt.

## 3 Vägteknisk beskrivning

Den aktuella sträckan i förslaget till vägplan för landsväg nr 1 har planerats för att bibehålla befintliga hastighetsbegränsningar längs sträckan.

Vägen förses med en separat gång- och cykelväg för att höja säkerheten främst för den lätta trafiken på sträckan, men också för motorfordonstrafiken.

Gång- och cykelvägen byggs på södra sidan av huvudvägen så att avståndet mellan gång- och cykelvägens kant och nuvarande landsvägskant i huvudsak är 4,0 meter vid anslutande gång- och cykelvägar vägar. Gång- och cykelvägens lutning ned mot de planskilda underfarterna byggs med 5 % lutning.

Målet, att klara en lutning för upp- och nerfarter till de planskilda underfarterna om maximalt 4,5 % som rekommenderas för handikappanpassning, nås ej av utrymmesskäl. Att erhålla en lutning på 4,5 % kräver mer utrymme än vad som finns tillgängligt mellan befintlig väg och tomtmark.

Gång- och cykelvägen byggs 3,0 meter bred av vilket 2,75 meter beläggs.

Landsväg nr 1 är dimensionerad för 50 – 90 km/h.

Årsmedeldygnstrafiken på den aktuella sträckan längs landsväg nr 1 är ca 8400 fordon/dygn.

### **3.1 Massor**

Fyllnadsmassor för ny- och ombyggnaden av vägen tas från skärningar i väglinjen och från sidotag. Projektet har ett massaöverskott.

### **3.2 Geoteknik**

I detta skede har sticksonderingar utförts för att få kontroll över markåtgången samt massabalanser. Det finns inga svåra grundläggningsförhållanden.

### **3.3 Trummor**

Befintliga trummor förnyas och justeras efter utlåtande från landskapsregeringens vattenenhet för att beakta vägens och kringliggande områdets dräneringsbehov.

### **3.4 Planskilda underfarter**

Vid de planskilda underfarterna anläggs multipeltrummor förberedda för belysning.

Multipeltrummornas konstruktionsbredd är 4,58 m och med en av höjd av 3,64 m. Planerad nyttobredd för gång och cykeltrafik är ca 3 meter.

## **4 Miljöpåverkan under byggnadstid**

Den ombyggda vägsträckan orsakar ingen kännbar belastning på miljön. Trafiken beräknas inte öka p.g.a. vägombyggnaden utan eventuell ökning i trafikmängden beror på andra faktorer. Under byggnadsskedet kommer miljöpåverkan främst att bestå av ökade utsläpp av avgaser från entreprenadmaskiner och transportfordon. Övrig trafik kommer tidvis att löpa ryckigt p.g.a. vägbyggnadsarbetet. Påverkan på naturmiljön bedöms bli marginell då gång- och cykelvägen anpassas till omgivningen.

## **5 Rekreation**

Vägsträckningens ombyggnad kommer att öka rekreativsmöjligheterna för de närboende i och med att en separat gång- och cykelväg byggs längs sträckan. Även ur turistisk synpunkt kommer gång- och cykelvägen att ha en positiv inverkan. Ur friluftssynpunkt påverkas inte angränsande markområden negativt av den färdigt ombyggda vägen.

## **6 Landskapsbilden**

Landskapsbilden påverkas i viss mån då vägområdet breddas för att inrymma den separata gång- och cykelvägen längs landsväg nr 1. Landskapsbilden i byarna påverkas marginellt då vägen och gång- och cykelväg följer befintlig vägsträckning.

## **7 Kollektivtrafiken**

För kollektivtrafiken bibehålls befintliga busshållplatser.

## **8 Gång- och cykelväg**

Jomala kommun handhar det framtida underhållet av den separata gång-och cykelvägen. Ålands landskapsregering utför dock klippning och slyröjning av vägslänterna. Vägunderhållet övertas av kommunen direkt efter det att slutsyn blivit verkställd och landskapsregeringen övertagit entreprenadsträckan.

## **9 Kostnads kalkyl**

Kostnaden för vägombyggnaden beräknas till 450 000 euro.

Mariehamn 24.10 2017

Björn Ekblom  
Vägingenjör